Deutscher Bundestag
3. Wahlperiode

Drucksache 221

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
8 — 97105 — 1611/58 II

Bonn, den 20. Februar 1958

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

In der Anlage übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 22. Mai 1957 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Australischen Bund über den Luftverkehr

nebst Begründung und dem Wortlaut des Abkommens in deutscher und englischer Sprache mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Der Bundesrat hat in seiner 188. Sitzung am 14. Februar 1958 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben. Er ist der Ansicht, daß das Gesetz seiner Zustimmung bedarf.

Federführend sind der Bundesminister für Verkehr und der Bundesminister des Auswärtigen.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Ludwig Erhard

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger
Bad Godesberg, Goethestr. 54, Telefon 3551

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 22. Mai 1957 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Australischen Bund über den Luftverkehr

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

(1) Dem in Bonn am 22. Mai 1957 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Australischen Bund über den Luftverkehr wird zugestimmt.

(2) Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Artikel 6 des Abkommens gilt im Saarland vom Ende der Übergangszeit nach Artikel 3 des Saarvertrages vom 27. Oktober 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 1587) an. § 16 des Gesetzes über die Eingliederung des Saarlandes vom 23. Dezember 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 1011) bleibt unberührt.

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 16 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

I. Allgemeine Bemerkungen

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angeflogen werden sollen, dem deutschen Luftverkehr entsprechende Flugrechte gewähren. Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt. Zweiseitige Luftverkehrsabkommen sind bereits vom Deutschen Reich vor dem zweiten Weltkrieg abgeschlossen worden, sie sind jedoch veraltet und müssen erneuert werden.

Nach Delegationsverhandlungen in Bonn wurde das Abkommen am 22. Mai 1957 als zwölftes deutsches zweiseitiges Luftverkehrsabkommen nach Wiederherstellung der Lufthoheit in Bonn unterzeichnet. Es entspricht inhaltlich den bisher von der Bundesrepublik abgeschlossenen zweiseitigen Luftverkehrsabkommen.

Die beiderseits eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der am Tage der Unterzeichnung des Abkommens durch Notenaustausch vereinbart wurde (s. Artikel 2 Abs. 1). Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte jeweils den Verkehrsanforderungen leichter anpassen zu können.

Nach dem Fluglinienplan sind die deutschen Luftverkehrsunternehmen berechtigt, folgende Linie zu betreiben:

Von der Bundesrepublik Deutschland über Punkte in Mittel-, Süd- und Südosteuropa, Ägypten und/oder Mittlerem Osten, Pakistan, Indien, Birma, Thailand, Singapur, Indonesien, nach Darwin und Sydney in beiden Richtungen.

Die australischen Luftverkehrsunternehmen sind berechtigt, folgende Linie zu betreiben:

Von Australien über Punkte in Indonesien, Singapur oder Malaya, Thailand, Birma oder Ceylon, Indien, Pakistan, Mittlerem Osten, Süd- und Südosteuropa nach Frankfurt (Main) und darüber hinaus nach den Niederlanden und/oder dem Vereinigten Königreich in beiden Richtungen.

II. Besondere Bemerkungen zu dem Abkommen

Artikel 2 *Abs. 1* behandelt den Fluglinienplan.

Absatz 2 legt die Rechte fest, welche sich die Vertragsstaaten zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch die benannten Unternehmen gegenseitig einräumen. Gewährt werden das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit) und das Recht, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach einem dritten Staate vorgenommen werden kann (5. Freiheit). Es entspricht der Liberalisierung der Weltluftfahrt, alle 5 Freiheiten einzuräumen. Eine wirkliche Liberalisie-

rung gewährleistet allein die volle Ausnutzung der bereitgestellten Kapazitäten.

Alle Rechte werden nur zur Durchführung internationalen Luftverkehrs eingeräumt. Daraus ergibt sich, daß auf Grund des Abkommens Kabotagerechte nicht beansprucht werden können. Sollen diese ausnahmsweise gewährt werden, bedarf es einer besonderen Genehmigung.

Artikel 5 sieht für die Flughafengebühren gegenseitige Inländerbehandlung vor.

Die in **Artikel 6** vereinbarten Abgabenvergünstigungen halten sich im Rahmen der beiderseitigen nationalen Rechtsvorschriften.

Artikel 7 gewährleistet, daß die von den benannten Unternehmen bereitgestellte Kapazität (angebotene Nutzlast und Häufigkeit des Verkehrs) in ein angemessenes Verhältnis zur Verkehrsnachfrage gebracht werden kann. Die Bestimmung ist an das am 11. Februar 1946 zwischen Großbritannien und den Vereinigten Staaten von Amerika abgeschlossene Bermuda-Abkommen angelehnt, welches insoweit eine Fortbildung der von der ICAO eingeleiteten freiheitlichen Behandlung des Fluglinienverkehrs enthält. Besonders eingehend wird in Absatz 3 Satz 2 das Recht der 5. Freiheit behandelt, das nur unter Beachtung der unter Buchstaben a bis c genannten Gesichtspunkte ausgeübt werden darf. Insgesamt ist die Vorschrift so elastisch gehalten, daß jeder Vertragsstaat die Interessen seiner für die Ausübung der vereinbarten Fluglinienrechte benannten Unternehmen gegenüber dem anderen Vertragsstaat wirksam vertreten kann.

Artikel 8 *Abs. 2* verpflichtet die Luftfahrtbehörden zum Austausch statistischer Unterlagen zwecks Nachprüfung der von den benannten Unternehmen bereitgestellten Kapazitäten. Die Vorschrift ergänzt insofern Artikel 7.

Artikel 9 enthält die Grundsätze für die Festsetzung der auf den festgelegten Linien anzuwendenden Tarife. Diese sollen zwecks Vermeidung eines unerwünschten Konkurrenzkampfes nach Möglichkeit zwischen den beteiligten Unternehmen auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) festgesetzt werden und sind den Luftfahrtbehörden zur Genehmigung vorzulegen. Einigen sich die Unternehmen nicht, so versuchen die Luftfahrtbehörden, die Tarife festzulegen. Gelingt dies ebenfalls nicht, so ist die Angelegenheit einem nach Artikel 13 zu bildenden Schiedsgericht zu unterbreiten.

Artikel 11 bis 13 befassen sich mit dem Meinungsausstausch der Luftfahrtbehörden, der Konsultation zwischen den Vertragsstaaten und dem Schiedsgerichtsverfahren. Diese Regelung ist in Luftverkehrsabkommen üblich und zweckmäßig.

III. Geltungsbereich des Abkommens

Das Abkommen gilt im Hinblick auf Artikel 5 des Zwölften Teils des Überleitungsvertrages einstweilen nicht für Berlin. Eine Erstreckung des Abkommens und des Gesetzes auf Berlin muß der zukünftigen politischen Entwicklung vorbehalten bleiben.

IV. Begründung des Zustimmungsgesetzes

Zu Artikel 1

Das Abkommen bedarf nach Artikel 59 Abs. 2 GG der Zustimmung der für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes, weil es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Wegen der in Artikel 6 vorgesehenen Vergünstigungen, die auch die Biersteuer berühren, bedarf das Gesetz nach Artikel 105 Abs. 3, 106 Abs. 2 GG der Zustimmung des Bundesrates.

Zu Artikel 2

Die Einführung von Rechtsvorschriften der Bundesrepublik Deutschland im Saarland kann nur nach Maßgabe der Vorschrift des Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik zur Regelung der Saarfrage erfolgen. Die Anwendung von Artikel 6 des Abkommens, der zollrechtliche und steuerliche Vorschriften enthält, ist daher für das Saarland bis zum Ablauf der Übergangszeit auszuschließen (Artikel 3, 12, 13 und 15 des Saarvertrags).

Artikel 3

entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 GG. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens ist ebenfalls im Bundesgesetzblatt bekanntzumachen.

Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Australischen Bund über den Luftverkehr

Agreement between the Federal Republic of Germany and the Commonwealth of Australia Relating to Air Transport

Die Bundesrepublik Deutschland

und

der Australische Bund

HABEN in dem Wunsche, ein Abkommen über den Luftverkehr zu schließen,

FOLGENDES VEREINBART:

Artikel 1

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt,

a) „Luftfahrtbehörden", soweit die Bundesrepublik Deutschland in Betracht kommt, den Bundesminister für Verkehr und jede Person oder Stelle, die zur Ausübung der dem Bundesminister für Verkehr gegenwärtig obliegenden Aufgaben oder ähnlicher Aufgaben ermächtigt ist, und soweit der Australische Bund in Betracht kommt, den General-Direktor für Zivilluftfahrt und jede Person oder Stelle, die zur Ausübung der dem General-Direktor für Zivilluftfahrt gegenwärtig obliegenden Aufgaben oder ähnlicher Aufgaben ermächtigt ist;

b) „Hoheitsgebiet" in bezug auf einen Staat die der Staatshoheit, der Oberhoheit, dem Schutze oder der Treuhandverwaltung dieses Staates unterstehenden Landgebiete und angrenzenden Hoheitsgewässer;

c) „Benanntes Unternehmen" Luftverkehrsunternehmen, die ein Vertragsstaat dem anderen Vertragsstaat nach Artikel 3 schriftlich als Unternehmen benannt hat, welche einen internationalen Fluglinienverkehr nach Artikel 2 betreiben sollen;

d) „Fluglinienverkehr" jeden planmäßigen Luftverkehr, der von Luftfahrzeugen für die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht durchgeführt wird;

e) „Internationaler Fluglinienverkehr" einen Luftverkehr, der durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat erfolgt; und

f) „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken" eine Landung zu jedem anderen Zweck als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Post und/oder Fracht.

Artikel 2

(1) Jeder Vertragsstaat gewährt dem anderen Vertragsstaat die in diesem Abkommen aufgeführten Rechte zum Zweck der Durchführung eines Fluglinienverkehrs auf den Linien, die in einem durch diplomatischen Notenwechsel vereinbarten Fluglinienplan festgelegt sind (im folgenden als „vereinbarter Fluglinienverkehr" und „festgelegte Linien" bezeichnet).

The Federal Republic of Germany

and

the Commonwealth of Australia

DESIRING to conclude an Agreement relating to air transport

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

a) The term "aeronautical authorities" shall mean in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport and any person or body authorised to perform the functions presently exercised by the said Minister or similar functions; and, in the case of the Commonwealth of Australia, the Director-General of Civil Aviation and any person or body authorised to perform the functions presently exercised by the said Director-General of Civil Aviation or similar functions;

b) The term "territory" in relation to a State shall mean the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of such State;

c) The term "designated airline" shall mean the airline or airlines which one Contracting State has designated in writing to the other Contracting State in accordance with Article 3 as being the airline or airlines authorised to operate international air services in conformity with Article 2;

d) The term "air service" shall mean any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail and/or cargo;

e) The term "international air service" shall mean an air service which passes through the air space over the territory of more than one State; and

f) The term "stop for non-traffic purposes" shall mean a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, mail and/or cargo.

Article 2

(1) Each Contracting State grants to the other Contracting State the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in a Route Schedule agreed in an exchange of diplomatic notes (hereinafter respectively called "the agreed services" and "the specified routes").

(2) Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens genießt ein von jedem Vertragsstaat benanntes Unternehmen beim Betrieb eines vereinbarten Fluglinienverkehrs auf einer festgelegten Linie folgende Rechte:

a) das Recht, das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates ohne Landung zu überfliegen;

b) das Recht, in dem genannten Hoheitsgebiet Landungen zu nicht-gewerblichen Zwecken vorzunehmen, und

c) das Recht, in dem genannten Hoheitsgebiet an den Punkten, die für diese Linie festgelegt sind, zu landen, um im Rahmen des internationalen Verkehrs Fluggäste, Post und/oder Fracht abzusetzen und aufzunehmen.

Artikel 3

(1) Mit dem Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs auf jeder festgelegten Linie kann sofort oder nach Wahl des Vertragsstaates, dem die Rechte nach Artikel 2 gewährt sind, zu einem späteren Zeitpunkt begonnen werden, vorausgesetzt,

a) daß der Vertragsstaat, dem die Rechte gewährt worden sind, ein oder mehrere Unternehmen für diese Linie schriftlich benannt hat, und

b) daß der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, diesem oder diesen benannten Unternehmen die entsprechende Betriebsgenehmigung erteilt hat, die er vorbehaltlich des Absatzes 2 und des Artikels 4 unverzüglich zu gewähren verpflichtet ist.

(2) Die Luftfahrtbehörden eines Vertragsstaates können von einem durch den anderen Vertragsstaat benannten Unternehmen den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Voraussetzungen der Gesetze und Vorschriften zu erfüllen, die von diesen Luftfahrtbehörden im allgemeinen auf den internationalen Fluglinienverkehr angewendet werden.

Artikel 4

(1) Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, einem von dem anderen Vertragsstaat benannten Unternehmen die in Artikel 2 aufgeführten Rechte zu verweigern oder sie zu widerrufen oder für die Ausübung dieser Rechte die von ihm für erforderlich gehaltenen Auflagen zu machen, falls ihm nicht nachgewiesen wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und die tatsächliche Verfügungsgewalt über dasselbe dem Vertragsstaat, der das Unternehmen benannt hat, oder Staatsangehörigen dieses Vertragsstaates zustehen.

(2) Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte durch ein von dem anderen Vertragsstaat benanntes Unternehmen auszusetzen oder für die Ausübung dieser Rechte die von ihm für erforderlich gehaltenen Auflagen zu machen, falls dieses Unternehmen den Betrieb nicht nach den in diesem Abkommen genannten Bedingungen durchführt.

(3) Die in den Absätzen 1 und 2 vorbehaltenen Rechte werden von einem Vertragsstaat nur nach Konsultation mit dem anderen Vertragsstaat ausgeübt, es sei denn, daß die sofortige Aussetzung der Rechte oder die Auferlegung von Bedingungen notwendig ist, um weitere Verstöße gegen die Gesetze und Vorschriften des erstgenannten Vertragsstaates zu verhindern.

Artikel 5

Die Gebühren, die jeder Vertragsstaat von einem von dem anderen Vertragsstaat benannten Unternehmen für die Benutzung von Flughäfen und sonstigen Einrichtungen unter seiner Kontrolle erheben oder deren Erhebung

(2) Subject to the provisions of the present Agreement, an airline designated by each Contracting State shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting State;

b) the right to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

c) the right to make stops in the said territory at the points specified for that route for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, mail and/or cargo.

Article 3

(1) The agreed services on any specified route may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting State to whom the rights are granted under Article 2 provided that:

a) the Contracting State to whom the rights have been granted has designated in writing an airline or airlines for that route; and

b) the Contracting State granting the rights has given the appropriate operating permission to the airline or airlines so designated, which it shall, subject to the provisions of paragraph 2 of this Article and Article 4, be bound to grant without delay.

(2) The aeronautical authorities of one Contracting State may require an airline designated by the other Contracting State to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by them to the operation of international air services.

Article 4

(1) Each Contracting State reserves the right to withhold or revoke the rights specified in Article 2 in respect of any airline designated by the other Contracting State, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting State designating the airline or in nationals of that Contracting State.

(2) Each Contracting State reserves the right to suspend the exercise by a designated airline of the other Contracting State of the rights granted in Article 2, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those rights, in any case where such airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement.

(3) The rights reserved in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be exercised by a Contracting State only after consultation with the other Contracting State unless the immediate suspension of the rights or the imposition of conditions is necessary to prevent further infringements of the laws and regulations of the first-mentioned Contracting State.

Article 5

The charges which each Contracting State may impose or permit to be imposed on a designated airline of the other Contracting State for the use of airports and other facilities under its control shall not be higher than

er gestatten kann, dürfen nicht höher sein, als ein eigenes Luftverkehrsunternehmen, das einen ähnlichen internationalen Fluglinienverkehr betreibt, für die Benutzung dieser Flughäfen und Einrichtungen zu entrichten hätte.

Artikel 6

Jeder Vertragsstaat gewährt für die Luftfahrzeuge eines benannten Unternehmens des anderen Vertragsstaates, soweit es nach diesem Abkommen einen internationalen Fluglinienverkehr betreibt, die folgenden Abgaben- und Gebührenvergünstigungen:

a) Die von einem benannten Unternehmen des einen Vertragsstaates verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates einfliegen, aus ihm ausfliegen oder es mit oder ohne Zwischenlandungen durchfliegen, einschließlich der üblichen Ausrüstungsgegenstände und Ersatzteile an Bord, soweit sie nicht mit Zustimmung der Zollbehörden ausgeladen werden, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben sowie von den von der Zollverwaltung erhobenen Inspektionsgebühren.

b) Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände,

(i) die aus den in Buchstabe a genannten Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung ausgebaut oder sonst von Bord gebracht und dort gelagert werden, oder

(ii) die für diese Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden,

bleiben ebenfalls frei von den in Buchstabe a erwähnten Abgaben und Gebühren, wenn sie unter Zollüberwachung in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden oder aus dem Hoheitsgebiet dieses Vertragsstaates auf andere Weise als an Bord der Luftfahrzeuge wieder ausgeführt werden. Die gleiche Befreiung wird für solche Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände gewährt, die unter Zollüberwachung aus entsprechenden Lagern anderer ausländischer Luftfahrtunternehmen entnommen und in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden.

c) Treibstoffe und Schmieröle, die an Bord der in Buchstabe a genannten Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates eingebracht werden, dürfen frei von den in Buchstabe a erwähnten Abgaben und Gebühren an Bord dieser Luftfahrzeuge verbraucht werden. Dies gilt auch für den Teil der Flüge, der zwischen Orten im Hoheitsgebiet dieses Vertragsstaates stattfindet.

Für die in Satz 1 dieses Buchstaben nicht genannten Treibstoffe und Schmieröle, die von diesen Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung an Bord genommen und in dem vereinbarten Fluglinienverkehr verbraucht werden, werden die in Buchstabe a erwähnten Abgaben und Gebühren sowie etwaige besondere Verbrauchsabgaben, mit denen die Treibstoffe und Schmieröle im Hoheitsgebiet dieses Vertragsstaates belastet sind, entweder vergütet oder nicht erhoben.

d) Die an Bord der in Buchstabe a genannten Luftfahrzeuge befindlichen Bordvorräte, die zur unmittelbaren Versorgung der Fluggäste und Besatzungsmitglieder ausgegeben werden, dürfen frei von den in Buchstabe a erwähnten Abgaben und Gebühren

would be paid for the use of such airports and facilities by any national airline engaged in similar international air services.

Article 6

Each Contracting State shall grant release from taxes and customs duties and fees in respect of aircraft of a designated airline of the other Contracting State insofar as it is operating an international air service pursuant to this Agreement as follows:

a) The aircraft operated by a designated airline of either Contracting State entering into, departing from, or flying across or between points in the territory of the other Contracting State, as well as the regular equipment and spare parts on board such aircraft, and not unloaded without consent of the customs authorities, shall be exempt from customs duties and other taxes chargeable by reason of importation, exportation or transit of goods, as well as from customs inspection fees.

b) Spare parts and articles of regular equipment for aircraft mentioned in sub-paragraph a) above, which are

(i) removed from the aircraft or otherwise unloaded and stored within the territory of the other Contracting State under customs supervision, or

(ii) imported into and stored in the territory of the other Contracting State under customs supervision

shall be exempt likewise from the duties, taxes and fees mentioned in sub-paragraph a) above, if they either are installed or taken on board the said aircraft under customs supervision, or are exported again otherwise than on board the said aircraft. The same exemptions shall be granted in respect of such spare parts and articles of regular equipment taken from appropriate stores of other foreign airlines and installed in the said aircraft or otherwise taken on board under customs supervision.

c) Fuel and lubricants on board the aircraft mentioned in sub-paragraph a) above and introduced into the territory of the other Contracting State may be used on board the aircraft free of the duties, taxes and fees mentioned in sub-paragraph a) above. This also applies to that part of any flight which takes place between points in the territory of that Contracting State.

Fuel and lubricants not mentioned in the first sentence of this sub-paragraph taken on by these aircraft under customs supervision within the territory of the Contracting State and used on the agreed service shall be exempt from or shall be the subject of remission or refund of the duties, taxes and fees mentioned in sub-paragraph a) above and any special consumption charges imposed on fuel and lubricants within the territory of that Contracting State.

d) Aircraft stores on board the aircraft mentioned in sub-paragraph a) above and issued for immediate supply to passengers and crew members may be consumed on board the aircraft free of the duties, taxes and fees mentioned in sub-paragraph a) above,

an Bord verbraucht werden, soweit die Luftfahrzeuge bei Zwischenlandungen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates ständig zollamtlich überwacht werden können.

Artikel 7

(1) Den benannten Unternehmen der beiden Vertragsstaaten ist in billiger und gleicher Weise Gelegenheit zum Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs auf den festgelegten Linien zwischen ihren Hoheitsgebieten zu geben.

(2) Beim Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs hat das benannte Unternehmen jedes Vertragsstaates die Interessen der Luftverkehrsunternehmen des anderen Vertragsstaates zu berücksichtigen, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien betriebene Fluglinienverkehr dieser Unternehmen nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der vereinbarte Fluglinienverkehr, der von den benannten Unternehmen der Vertragsstaaten durchgeführt wird, hat in enger Beziehung zu stehen zu dem Verkehrsbedürfnis der Öffentlichkeit auf den festgelegten Linien; sein Hauptzweck ist die Bereitstellung einer Kapazität, die bei einem angemessenen Ladefaktor ausreicht, um den jeweiligen und normalerweise voraussehbaren Beförderungsbedarf für Fluggäste, Post und/oder Fracht zu decken, deren Herkunfts- oder Bestimmungsort im Hoheitsgebiet des Vertragsstaates liegt, der das Unternehmen benannt hat. Das Beförderungsangebot für Fluggäste, Post und/oder Fracht, bei denen der Herkunftsort im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates und der Bestimmungsort in dritten Staaten liegt oder umgekehrt, hat dem allgemeinen Grundsatz zu entsprechen, daß die bereitgestellte Kapazität sich zu richten hat

a) nach dem Bedarf an Verkehr, der seinen Herkunfts- oder Bestimmungsort im Hoheitsgebiet des Vertragsstaates hat, der das Unternehmen benannt hat,

b) nach dem Verkehrsbedarf in dem von dem Unternehmen durchflogenen Gebiet unter Rücksichtnahme auf andere Verkehrslinien, die von Luftverkehrsunternehmen der Staaten dieses Gebietes eingerichtet sind, sowie

c) nach den Betriebsnotwendigkeiten des Durchgangsverkehrs.

Artikel 8

(1) Jedes benannte Unternehmen teilt den Luftfahrtbehörden des anderen Vertragsstaates so früh wie möglich vor der Aufnahme eines vereinbarten Fluglinienverkehrs auf einer festgelegten Linie die Art des Betriebes, das vorgesehene Flugzeugmuster und die Flugpläne mit. Das gleiche gilt für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörden des einen Vertragsstaates werden den Luftfahrtbehörden des anderen Vertragsstaates auf Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen übermitteln, die zum Zwecke der Überprüfung der im vereinbarten Fluglinienverkehr durch die benannten Unternehmen bereitgestellten Kapazität billigerweise verlangt werden können. Diese Unterlagen haben die Informationen zu enthalten, die sich auf den Umfang des von diesen Unternehmen im vereinbarten Fluglinienverkehr nach, von und über dem Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates durchgeführten Verkehrs, einschließlich dessen Herkunft und Bestimmung, beziehen.

Artikel 9

(1) Die für den vereinbarten Fluglinienverkehr zu berechnenden Tarife müssen angemessen sein unter gebührender Berücksichtigung aller einschlägigen Faktoren,

provided that the aircraft can be continuously supervised by customs authorities if intermediate landings within the territory of the other Contracting State are made.

Article 7

(1) There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting States to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In operating the agreed services the designated airline of each Contracting State shall take into consideration the interests of the designated airline of the other Contracting State so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting States shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and each shall have as its primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and/or cargo originating in or destined for the territory of the Contracting State which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, mail and/or cargo originating in the territory of the other Contracting State and destined for third countries or vice versa shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

a) the requirements for traffic originating in or destined for the territory of the Contracting State which has designated the airline;

b) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and

c) the requirements of through airline operation.

Article 8

(1) Each designated airline shall communicate to the aeronautical authorities of the other Contracting State as soon as practicable prior to the beginning of an agreed service on a specified route, the type of service to be provided, the type of aircraft to be used and the relevant timetables. Modifications shall be similarly notified.

(2) The aeronautical authorities of each Contracting State shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting State upon request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines. Such statements shall include information relating to the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services to, from and over the territory of the other Contracting State, including the origin and destination of such traffic.

Article 9

(1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable

einschließlich der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns, der Art des Betriebs (z. B. Geschwindigkeit und Unterbringung) und der Tarife anderer Luftverkehrsunternehmen für irgendeinen Teil der festgelegten Linie. Die Tarife werden in Übereinstimmung mit den nachstehenden Bestimmungen dieses Artikels festgesetzt.

(2) Die in Absatz 1 erwähnten Tarife und die dazugehörigen Agenturprovisionssätze werden, wenn möglich, für jede der festgelegten Linien zwischen den beteiligten benannten Unternehmen in Beratung mit anderen Luftverkehrsunternehmen, welche die ganze Linie oder einen Teil derselben betreiben, vereinbart; eine solche Vereinbarung ist möglichst durch das Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Lufttransportverbandes zu treffen. Die so vereinbarten Tarife unterliegen der Genehmigung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten.

(3) Können die benannten Unternehmen sich auf einen dieser Tarife nicht einigen, oder kommt aus einem anderen Grund eine Tarifvereinbarung nach Absatz 2 nicht zustande, so werden die Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten versuchen, den Tarif in gegenseitigem Einvernehmen festzusetzen.

(4) Können die Luftfahrtbehörden sich nicht über die Genehmigung eines ihnen nach Absatz 2 vorgelegten Tarifes oder über die Festsetzung eines Tarifes nach Absatz 3 einigen, so wird die Meinungsverschiedenheit nach den Bestimmungen des Artikels 13 geregelt.

(5) Ein Tarif, mit dem die Luftfahrtbehörde eines der beiden Vertragsstaaten nicht einverstanden ist, kann nur nach den Bestimmungen des Artikels 13 in Kraft treten. Bis zur Festsetzung der Tarife nach den Bestimmungen dieses Artikels bleiben die bereits in Kraft befindlichen Tarife bestehen.

Artikel 10

Tritt ein von beiden Vertragsstaaten angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrs-Übereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Um festzustellen, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen ändert, ergänzt oder aufhebt, können Konsultationen nach Artikel 12 stattfinden.

Artikel 11

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit in allen die Durchführung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 12

(1) Zur Erörterung der Auslegung, Anwendung oder Änderung dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann jeder Vertragsstaat jederzeit eine Konsultation beantragen. Diese beginnt innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Eingang des Antrags.

(2) Vereinbarte Änderungen dieses Abkommens treten entsprechend dem in Artikel 16 vorgesehenen Verfahren in Kraft.

(3) Änderungen des Fluglinienplans treten in Kraft, sobald sie durch Notenwechsel entsprechend Artikel 2 Absatz 1 vereinbart sind.

Artikel 13

(1) Kann eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach den Artikeln 11 und 12 beigelegt werden, so ist sie auf Antrag eines Vertragsstaates einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed to in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned, in consultation with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting States.

(3) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting States shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(4) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 13.

(5) No tariff shall come into effect if the aeronautical authorities of either Contracting State have not agreed to it except under the terms of Article 13. Pending determination of the tariffs in accordance with this Article, the tariffs already in force shall prevail.

Article 10

If a general multilateral air transport convention accepted by both Contracting States enters into force, the provisions of the multilateral convention shall prevail. Consultations under the provisions of Article 12 may be held to determine the extent to which the present Agreement is amended, supplemented or revoked by the provisions of the multilateral convention.

Article 11

There shall be an exchange of views between the aeronautical authorities of the Contracting States as necessary to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

Article 12

(1) Consultation may be requested at any time by either Contracting State for the purpose of discussing the interpretation, application or amendment of the present Agreement or the Route Schedule. Such consultation shall begin within a period of two months from the date of receipt of the request.

(2) Amendments of the present Agreement on which agreement has been reached shall come into force in accordance with the procedure provided for in Article 16.

(3) Amendments of the Route Schedule shall come into force as soon as they have been agreed upon in an exchange of notes in accordance with paragraph (1) of Article 2.

Article 13

(1) If any disagreement arising out of the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with Articles 11 and 12, such dispute shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting State.

(2) Ein solches Schiedsgericht besteht jeweils aus drei Schiedsrichtern und wird von Fall zu Fall in der Weise gebildet, daß jeder Vertragsstaat einen Schiedsrichter benennt und diese Schiedsrichter sich auf einen Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen. Unterläßt es ein Vertragsstaat, innerhalb von zwei Monaten, nachdem ein Vertragsstaat einen Antrag auf Einleitung eines schiedsgerichtlichen Verfahrens gestellt hat, den Schiedsrichter zu benennen oder können die Schiedsrichter sich nicht innerhalb eines weiteren Monats auf einen Vorsitzenden einigen, so ist der Präsident des Internationalen Gerichtshofes zu bitten, die notwendigen Benennungen vorzunehmen. Seine Entscheidung ist für beide Vertragsstaaten bindend.

(3) Das Schiedsgericht entscheidet, wenn ihm eine gütliche Regelung der Meinungsverschiedenheit nicht gelingt, mit Stimmenmehrheit. Soweit die Vertragsstaaten nichts anderes vereinbaren, legt das Schiedsgericht das Verfahren selbst fest. Es bestimmt selbst seinen Tagungsort.

(4) Jeder Vertragsstaat trägt die Kosten für die Tätigkeit seines Schiedsrichters sowie die Hälfte der übrigen Kosten.

(5) Die Vertragsstaaten verpflichten sich, die vorläufigen Maßnahmen, die im Laufe des Verfahrens angeordnet werden, sowie den Schiedsspruch, der endgültig ist, durchzuführen.

Artikel 14

Jeder Vertragsstaat kann dem anderen jederzeit seine Absicht ankündigen, dieses Abkommen zu beenden. Es endigt sodann ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei dem anderen Vertragsstaat, es sei denn, daß auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Vertragsstaaten die Kündigung vor Ablauf dieser Frist rückgängig gemacht wird.

Artikel 15

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder diplomatische Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 1 und Artikel 12 Absatz 3 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung notifiziert.

Artikel 16

Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Zeitpunkt in Kraft, an dem sich die Vertragsstaaten gegenseitig mitgeteilt haben, daß die für sie geltenden verfassungsmäßigen Erfordernisse erfüllt sind.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Abkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu Bonn am 22. Mai 1957 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

(2) Such an arbitral tribunal shall be composed in each case of three arbitrators, one to be designated by each Contracting State and a third, who shall be the chairman and a national of a third State, to be appointed by the other two. If either of the Contracting States fails to designate an arbitrator within two months of the date of delivery by either Contracting State of notice requesting arbitration, or if the arbitrators cannot reach agreement on the selection of the chairman within another month, the President of the International Court of Justice shall be requested to make the necessary appointments. His decision shall be binding for both Contracting States.

(3) In the event of failure to reach a settlement by negotiation, the arbitral tribunal shall reach its decisions by majority vote. If not agreed otherwise by the Contracting States, the procedure shall be determined by the arbitral tribunal itself. The tribunal shall also determine its place of meeting.

(4) Each Contracting State shall bear the expenses of its arbitrator as well as one half of the remaining expenses.

(5) The Contracting States undertake to put into effect every interim ruling during the proceedings as well as the decision, such decision to be final in every case.

Article 14

Either of the Contracting States may at any time give notice to the other of its desire to terminate the present Agreement. This Agreement shall terminate one year after the date of receipt of the notice of termination unless by agreement between the Contracting States the notice of termination has been withdrawn before the expiration of that period.

Article 15

This Agreement, any amendments and all diplomatic notes exchanged in accordance with paragraph (1) of Article 2 and paragraph (3) of Article 12 shall be notified for registration with the International Civil Aviation Organization.

Article 16

This Agreement shall enter into effect one month after the date on which the Contracting States have informed each other that their respective constitutional requirements have been fulfilled.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned being duly authorised thereto, have signed the present Agreement.

DONE at Bonn this 22nd day of May 1957, in duplicate in the German and English languages, both texts being equally authentic.

Für die Bundesrepublik Deutschland
gezeichnet:

For the Federal Republic of Germany
signed:
von Brentano

Für den Australischen Bund
gezeichnet:

For the Commonwealth of Australia
signed:
Patrick Shaw